



Aerópolis: un territorio aeroportuario, hacia un plan integral

Luis Fernando Gómez Vélez¹

En este artículo se va a presentar una perspectiva de lo que es ciudad aeropuerto y lo que se ha desarrollado a lo largo de todos estos años de carrera aquí en Colombia y particularmente con el aeropuerto José María Córdova. Se lo pregunta Güller en el libro *Del aeropuerto a la ciudad-aeropuerto*, publicado en el 2013: ¿Cómo es la conversión que se ha llevado de esta parte de aeropuerto?, de cómo pasamos de los aeropuertos que simplemente prestan servicios a la parte de aeronavegación, a la parte de regulación de tráfico aéreo, ¿cómo pasa y se transforma en un área de ciudad aeropuerto?

El aeropuerto viene siempre compenetrado con la cantidad de personas que atrae, puede generar desarrollo a las comunidades aledañas, existe una importante relación bidireccional entre el aeropuerto y su entorno, por lo que es importante, que al momento de concebir el plan maestro, se tengan en cuenta estas interacciones: las posibles sinergias y conflictos de interés, el desarrollo del aeropuerto en sus fases del plan maestro es

el detonante de su periferia, por qué decimos esto, porque el aeropuerto es el que da el desarrollo hacia toda la parte del entorno que lo rodea. Cuando un plan maestro sale, cuando un aeropuerto se desarrolla, lo que se encuentra como detonante en la periferia, es que el aeropuerto es el encargado, con toda la parte del movimiento de pasajeros, de hacer una directriz de cómo es el desarrollo del entorno de vías, del entorno de infraestructura necesaria para que pueda funcionar correctamente. Por eso es que hay que tener un conocimiento de fondo, es decir, los municipios de toda el área de influencia deben tener un conocimiento profundo de qué es lo que viene en el aeropuerto, de cómo se va a desarrollar en sus diferentes fases. El aeropuerto, si bien es responsabilidad del operador y todos sus concedentes, es pertinente aclarar que es la unidad especial de Aeronáutica Civil, la que actúa como una unidad especial de vigilancia, tenemos la conexión hacia el mundo, pero creemos que es responsabilidad del Aeronáutica Civil simplemente y eso no es así, la

¹ Ingeniero consultor en planificación de proyectos, aeródromos y helipuertos. Correo electrónico: proyectos@grupoasda.com.

responsabilidad que tienen los municipios con los planes maestros es que el mismo aeropuerto, en su parte de desarrollo, puede ser el detonante para que tengan disparadores en cuanto al desarrollo de toda la infraestructura periférica. El plan maestro en este momento se encuentra ya entregado a la Aeronáutica Civil y se encuentra en revisión, pero en relación al flujo de pasajeros, dentro de ese plan maestro y dentro de lo que nos presentaron los desarrolladores del plan maestro, quedaron ciertas inquietudes, ¿por qué?, porque el aeropuerto tiene tantas zonas de desarrollo que en cualquier momento podrían influir en el flujo de pasajeros, pero pese a que el plan maestro se revisa cada 5 años, hay que tenerlo en cuenta, porque no podemos seguir haciendo obras a la carrera, seguir planificando, por ejemplo, si hay cambios de flujos de pasajeros, si hay cambios de movimientos aéreos dentro del aeropuerto, esto es un detonante para que se active la segunda pista y si se activa la segunda pista, tenemos que prever su desarrollo, tenemos que diseñarla bien, tenemos que hacer una planificación importante.

Lo segundo que no se veía en el plan maestro es la vocación de servicio del aeropuerto, es importante definir cuál es esa vocación, por ejemplo, el aeropuerto puede tener una vocación perfecta para ser un lugar de mantenimiento, también puede ser una vocación perfecta para hacer un HUB de desarrollo, por todas las zonas aledañas que tiene, y es indiscutible que dentro de ese plan maestro también hay que hablar del aeropuerto Olaya

Herrera, de lo que puede incidir el aeropuerto Olaya Herrera con el aeropuerto José María Córdova de Rionegro. El Olaya Herrera es un aeropuerto, que en cierta medida, es competidor indirecto del José María Córdova, en lo que respecta a vuelos nacionales, pero esto va a ir decayendo, Viva Colombia ya lanzó el vuelo directo José María Córdova a Carepa, imaginen la decaída que puede tener en pasajeros el aeropuerto Olaya Herrera en relación con este vuelo y hacia futuro, lo que pueda tener en cuanto a movimiento de pasajeros cuando el concesionario termine la ampliación de la pista de Quibdó, el mayor número de pasajeros que recibe el Olaya Herrera es procedente de la

zona del Chocó y de la zona de Carepa, entonces va a haber una decaída importante en la parte de movimiento de pasajeros y en la parte de movimiento aeronáutico. Por eso, es importante definir cuáles son las fronteras de la ciudad aeropuerto, todo el

"¿Dónde está definida, dónde se establece qué es la ciudad del aeropuerto?"

mundo es feliz hablando de ciudad aeropuerto, pero dónde está definida, dónde se establece qué es la ciudad del aeropuerto, esas áreas hay que tenerlas en cuenta y el aeropuerto José María Córdova tiene muy buenos accesos para un desarrollo completo de estas áreas, que pueden acceder directamente a lo que es el área de movimiento, llámese el área de movimiento lo que son pistas, calles de rodaje y plataformas.

Una sugerencia interesante es buscar conformar una oficina que maneje esa ciudad aeropuerto, hay que hacer una interacción, pero tienen que tener una frontera para poder hablar, no solamente Marinilla, Rionegro,

Guarne, El Retiro; sino también la ciudad aeropuerto, y que esa ciudad aeropuerto esté definida y que de la mano del concesionario, pueda buscar negocios tipo *app*, que puedan traer beneficios a los municipios; una oficina que se encargue de cuidar el patrimonio, es decir, que se encargue de estar vigilante con la superficie limitadora de obstáculos, todas esas zonas de altura que pueden interferir en la operación del aeropuerto.

Hacer del aeropuerto y su entorno, ciudad aeropuerto, un gran generador que ayude a edificar las obras de infraestructura necesarias para mantener un equilibrio con el desarrollo del mismo, ¿qué quiere decir esto?, que el mismo aeropuerto, que el mismo entorno de negocio que puede generar el aeropuerto, permita que los municipios se beneficien económicamente de esto para poder subsidiar las obras. Los aeropuertos en su periferia pueden ser generadores importantes de este tipo de economía para los mismos municipios, pero la gente desconoce lo que puede generar el negocio aeronáutico.

Ahora, no podemos olvidar lo que representa el valle del Aburrá, tenemos que recordar que es el mayor surtidor de pasajeros que tiene el aeropuerto, aun cuando el túnel sirve, que las vías sirven, hace falta hacer una sinergia completa, es decir, crear un transporte masivo que una al valle de San Nicolás con el valle del Aburrá, un transporte masivo que sea económico, que sea ligero, con el fin de garantizar la unión de

estos dos municipios, previendo que hacia futuro el Olaya Herrera pueda dejar de prestar servicios, pero para prever que el aeropuerto Olaya Herrera deje de prestar servicios, es necesario establecer un transporte masivo y tenerlo en cuenta en la inclusión de procesos, ¿qué quiere decir esto?, tenerlo en cuenta en la inclusión de procesos en lo que es el valle del Aburrá con sus municipios del área metropolitana, es tenerlo en cuenta, en la parte del desarrollo, que se puedan dar en las obras de infraestructura inclu-

sive de *app*. El mejor negocio que pudo hacer el municipio de Medellín, fue haberse metido en la concesión como concedente. La pregunta es: ¿se advirtió en su momento al municipio de Rionegro acerca de la importancia de ser concedente?, ¿por qué no está metido ahí?, es sabido que hubiera podido ser perfectamente un concedente, si se cierra el aeropuerto Olaya Herrera, el municipio de Medellín queda como concedente de los seis

aeropuertos y está recibiendo beneficios del 23 % que da la concesión.

Hablemos ahora de la segunda pista, presentaron un área extensa de lo que iban a ser los terrenos que se requerirían para la segunda pista. En el nuevo plan maestro, esos terrenos se reducen ostensiblemente, se va a requerir un área mucho más reducida, ya no cubren tantas veredas como cubría el decreto que sacó la Aeronáutica Civil, la mejor opción que saca el plan maestro es una pista que está a 1035 metros del eje de la pista principal.

"Hacer del aeropuerto y su entorno, ciudad aeropuerto, un gran generador que ayude a edificar las obras de infraestructura necesarias para mantener un equilibrio con el desarrollo del mismo"

Pero entonces vienen las dudas que nos va a generar el emplazamiento de la segunda pista, estas tienen que ver con la parte de operaciones. Sobre la zona del cerro El Capiro, para la aproximación, si fuéramos a manejar aproximaciones estándar, obviamente dicho cerro sería un obstáculo importante para la aproximación, pero ahora con las nuevas aproximaciones de evasión, una aeronave puede entrar sin ningún tipo de problema, entonces el cerro El Capiro será una dificultad para la aproximación, pero si miramos las salidas, estas si van a ser un problema. Las dos pistas son independientes, como se afirma, las dudas que van a quedar son: si las aeronaves salen en sentido hacia Guarne, se encuentran con toda una estructura, un sistema montañoso; además está lo que sucede con el otro aeropuerto en la ciudad de Medellín, si las aeronaves salen con cierto peso tienen que girar de inmediato a

coger el VOR de Marinilla, entonces, ¿qué tan restrictiva puede ser la operación para este tipo de aeronaves con dicho peso?, muchas aeronaves de carga se verán sacrificadas: primero, porque este aeropuerto está a más de 2000 metros sobre el nivel del mar, maneja temperaturas más restrictivas, lo cual genera una descompensación en lo que es peso y balance de la parte de carga; si vamos a mirar todo este tipo de restricciones en la parte de operación, para que el avión salga con una carga paga interesante, entonces la salida sobre el básico izquierdo hacia la ciudad de Medellín a 11 000 pies, puede perjudicar la operación del aeropuerto Olaya Herrera, entonces estas dudas nos indican que las operaciones de las dos pistas no serán operaciones independientes, en qué ayuda una segunda pista, esta si ayuda, pero la conclusión es que las dos pistas, no van a ser independientes.

***"Las operaciones
de las dos pistas
no serán operaciones
independientes, en qué
ayuda una segunda pista,
esta si ayuda, pero la
conclusión es
que las dos pistas,
no van a ser
independientes"***